Niveau(x) d'enseignement: 3 Numéro EDUQ : 0570991
Centre d'intérêt: 620

Conseil scolaire de l'île de Montréal (Québec) Comité des régisseurs de transport.

La sécurité routière des élèves-piétons sur l'île de Montréal : rapport / du Comité des régisseurs de transport, Conseil scolaire de l'île de Montréal. -- Montréal : Le Conseil, 1985.
21, [23] f. ; 28 cm.

Bibliogr.: f. [23-24].

Descripteur(s): *Sécurité *Transport scolaire *Politique locale *Rôle de la commission scolaire *Primaire (Niveau)

Identificateur(s) de sujet: *Brigadier scolaire *Accident de la route

Le document a pour but: 1. de faire le bilan de la sécurité routière des élèves-piétons, étant donné le grand nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école et la fréquence élevée d'accidents les impliquant; 2. d'analyser l'impact des coupures et des remaniements effectués depuis quelques années par le service de Police de la CUM au niveau des brigadiers scolaires; 3. d'évaluer et de proposer des solutions afin de sauvegarder et même d'améliorer la sécurité routière des élèves-piétons.

Le comité des régisseurs de transport a eu recours aux méthodes de travail suivantes: 1. analyse du compte rendu de la réunion du 28 mars 1984 entre des représentants du Conseil scolaire et du Service de la police de la CUM; 2. revue de divers rapports d'études connexes; 3. analyse de statistiques fournies par la Régie de l'assurance automobile du Québec sur les accidents survenus à Montréal; 4. confection d'une carte localisant les lieux des accidents des élèves-piétons et les intersections dotées de brigadiers scolaires; 5. identification des secteurs particulièrement névralgiques; 6. corrélations à l'aide de la carte entre les accidents et la présence de brigadiers scolaires; 7. évaluation de données concernant les brigadiers scolaires transmises par le service de police de la CUM.

Le rapport formule des recommandations qui s'adressent à la CUM, au Service de police, aux municipalités et aux commissions scolaires. A la CUM, on recommande notamment de geler les effectifs des brigadiers scolaires et d'exercer un contrôle accru de la vitesse et des règlements de stationnement aux abords des écoles. Les municipalités, de leur côté, devraient adopter et appliquer des règlements défendant le stationnement et limitant la vitesse aux abords des écoles, installer des stops et des feux de circulation là où c'est nécessaire. Les commissions scolaires devraient mettre en application immédiatement le guide pédagogique sur la sécurité routière à l'école.

Type de document: r
Région(s) administrative(s): 063

EDUQ 8570991 B
bréal

EDUQ 8570991

LA SECURITE ROUTIERE DES ELEVES-PIETONS SUR L'ILE DE MONTREAL

RAPPORT DU COMITE DES REGISSEURS DE TRANSPORT

Conseil scolaire de l'île de Montréal
500, boulevard Crémazie est
Montréal, Québec
H2P 1E7

Juin 1985

Dépôt légal: Troisième trimestre 1985
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

LES MEMBRES DU COMITE DES REGISSEURS DE TRANSPORT

Réjean Côté	La Commission scolaire Sainte-Croix
Guy D'Amour	Conseil scolaire de l'île de Montréal
Léonard Dionne	la Commission scolaire de Lakeshore
Michel Léger	la Commission des écoles catholiques de Verdun
Onil Leblanc	La commission scolaire Jérôme-Le Royer
Marie Moisan	La Commission des écoles protestantes du Grand Montréal
Guy Potvin	La Commission des écoles catholiques de Montréal
Rolland Roy	La commission scolaire Baldwin-Cartier
Marcel Traversy	La Commission scolaire du Sault-Saint-Louis

TABLE DES MATIERES

		Page
PREMIERE PARTIE -	INTRODUCTION	
1.1	BUT DU RAPPORT	1
1.2	LE ROLE DU CONSEIL SCOLAIRE DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE ROUTIERE	1
1.3	METHODOLOGIE	2
DEUXIEME PARTIE	BILAN DES ELEVES-PIETONS ET DES ACCIDENTS	
2.1	LA CLIENTELE	3
2.2	LE BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT LES ELEVES-PIETONS SUR L'ILE DE MONTREAL	4
2.2.1	Bilan général	4
2.2.2	Bilan selon l'âge des victimes	5
2.2.3	Bilan selon le sexe des victimes	6
2.2.4	Bilan selon le mouvement et l'âge des victimes . . .	6
2.2.5	Bilan selon le mois de l'événement	7
2.2.6	Bilan selon la journée de l'accident	7
2.2.7	Bilan selon l'heure de l'accident	7
2.2.8	Bilan selon la signalisation	7
2.2.9	Bilan selon la présence d'une intersection ou non . .	8
TROISIEME PARTIE	GEOGRAPHIE DES ACCIDENTS	
3.1	LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS	9
3.2	REPARTITION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SELON LES MUNICIPALITES	9
3.3	INTERSECTIONS PARTICULIEREMENT DANGEREUSES POUR LES ELEVES-PIETONS	11
QUATRIEME PARTIE	LES BRIGADIERS SCOLAIRES	
4.1	LES TACHES DU BRIGADIER SCOLAIRE	12
4.2	LES BUDGETS ET DEPENSES RELATIFS AUX BRIGADIERS SCOLAIRES . .	12
4.3	LES EFFECTIFS RELATIFS AUX BRIGADIERS SCOLAIRES	13
4.4	LES CRITERES POUR L'ETABLISSEMENT DES TRAVERSES D'ELEVES . .	14
4.5	CORRELATION ENTRE LES BRIGADIERS SCOLAIRES ET LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS	16
4.6	CORRELATION ENTRE LES ACCIDENTS ET LES ABOLITIONS DE POSTES DE BRIGADIERS	17

Page

CINQUIEME PARTIE — RECOMMANDATIONS

5.1 PREAMBULE 18

5.2 RECOMMANDATIONS S'ADRESSANT A LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL ET A SON SERVICE DE POLICE 18

5.3 RECOMMANDATIONS S'ADRESSANT AUX MUNICIPALITES 20

5.4 RECOMMANDATIONS S'ADRESSANT AUX COMMISSIONS SCOLAIRES 20

LISTE DES ANNEXES ET TABLEAUX

ANNEXE A — Liste partielle des documents consultés par le comité des régisseurs de transport.

ANNEXE B

Tableau 1 — Les élèves-piétons des huit commissions scolaires du territoire de l'île de Montréal

Tableau 2 — Bilan général des accidents impliquant des élèves-piétons sur l'île de Montréal

Tableau 3 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon l'âge des victimes

Tableau 4 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon le sexe des victimes

Tableau 5 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon le mouvement et l'âge des victimes

Tableau 6 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon le mois de l'évènement

Tableau 7 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon la journée de l'accident

Tableau 8 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon l'heure de l'accident

Tableau 9 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon la signalisation

Tableau 10 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon le lieu (intersection ou ailleurs)

Tableau 11 — Bilan des accidents impliquant des élèves-piétons sur le territoire - selon les municipalités de la CUM

Tableau 12 — Budgets et dépenses du service de la Police de la CUM relatifs aux brigadiers scolaires

Tableau 13 — Effectifs des brigadiers scolaires du service de la Police de la CUM

Tableau 14 — Liste des accidents impliquant des élèves-piétons et survenus à proximité d'intersections dotées de brigadiers scolaires

ANNEXE C — Délimitations des secteurs de la Ville de Montréal inscrits dans le tableau II de l'annexe B

ANNEXE D — Critères pour l'établissement des traverses d'écoliers.

1.1 BUT DU RAPPORT

Le Conseil scolaire adoptait à sa réunion du 27 août 1984 les objectifs de ses services et de la direction générale pour l'année 1984-1985. Un de ces objectifs émanant du service de la gestion, proposait "d'analyser la sécurité des élèves-piétons sur l'île de Montréal, dont notamment la question des brigadiers scolaires".

Le présent document a donc pour but de faire état de cette étude et plus précisément de:

a) faire le bilan de la sécurité routière des élèves-piétons sur le chemin de l'école, étant donné le grand nombre d'élèves qui se rendent à pied à l'école et la fréquence élevée d'accidents les impliquant sur le territoire.

b) analyser l'impact des coupures et des remaniements effectués depuis quelques années par le Service de la Police de la CUM au niveau des brigadiers scolaires.

c) évaluer et proposer des solutions afin de sauvegarder et même d'améliorer la sécurité routière des élèves-piétons sur le territoire.

1.2 LE ROLE DU CONSEIL SCOLAIRE DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE ROUTIERE

Le Conseil scolaire a été appelé dans le passé, à maintes reprises, à la demande de ses partenaires les commissions scolaires de l'île de Montréal, à intervenir dans des dossiers d'intérêt commun touchant le transport scolaire et la sécurité routière des élèves tant au niveau métropolitain que national.

C'est ainsi que le Conseil scolaire par l'intermédiaire de son comité consultatif des régisseurs de transport soumettait aux autorités compétentes un rapport intitulé "L'écolier et la sécurité routière" (août 1980); un mémoire relatif à la réforme du système de transport des écoliers au Québec (novembre 1981); et un mémoire concernant les services essentiels de transport scolaire intégré à la CTCUM (octobre 1984).

1.3 METHODOLOGIE

L'étude s'est faite en deux phases. Une première phase pour prendre connaissance de la littérature existante et une autre pour la cueillette et l'analyse de données. Le comité des régisseurs de transport a eu recours notamment aux méthodes de travail suivantes:

a) revue d'un compte rendu d'une réunion du 28 mars 1984 entre des représentants du Conseil scolaire et du Service de la Police de la CUM;

b) revue de divers rapports d'études connexes (voir la liste des ouvrages paraissant à l'annexe A);

c) analyse de statistiques fournies par la Régie de l'assurance automobile du Québec mettant en relief les accidents survenus sur l'île de Montréal impliquant des élèves-piétons;

d) confection d'une carte localisant les lieux des accidents des élèves-piétons et les intersections dotées de brigadiers scolaires;

e) identification à l'aide de la carte de secteurs particulièrement névralgiques sur le plan des accidents impliquant des élèves-piétons;

f) corrélations à l'aide de la carte entre les accidents et les brigadiers scolaires;

g) évaluation de diverses données et de critères concernant les brigadiers scolaires tels que transmis par le Service de la Police de la CUM.

2.1 LA CLIENTELE

Le tableau I à l'annexe B décrit la situation quant aux élèves-piétons des huit commissions scolaires du territoire de l'île de Montréal. Une lecture de ce tableau fait ressortir que:

a) pour l'ensemble du territoire, seulement 61 435 élèves sont transportés sur un total de 216 432 soit 28.4%. Le solde soit quelque 155 000 élèves se rend à l'école à pied à tous les jours ou presque compte tenu qu'à l'occasion, certains utilisent leur bicyclette, les autobus de la CTCUM (à leurs frais) ou sont transportés par des automobiles privées. C'est la clientèle dite d'"élève-piéton" bien que dans une certaine mesure les élèves transportés par la CTCUM ou des autobus exclusifs sont également des piétons puisqu'ils se rendent à pied à leur arrêt d'autobus. Règle générale cependant il s'agit là de trajets très courts et moins exposés aux accidents et les élèves transportés n'ont donc pas été considérés dans le présent rapport;

b) dans le cas des élèves du niveau pré-scolaire et élémentaire, qui sont plus vulnérables aux accidents en raison de leur âge et de leur petite taille comme on le souligne plus loin, la proportion des élèves-piétons est encore plus importante avec presque 75% de cette clientèle (87 640 élèves);

c) les pourcentages d'élèves transportés varient toutefois grandement d'une commission scolaire à l'autre. Ainsi la CECM n'accorde le transport qu'à 8.2% de ses élèves alors que cette proportion s'élève à 76.1% à Baldwin-Cartier. Ces écarts s'expliquent par le fait que d'une part les densités de population (et par conséquent les bassins des écoles) varient beaucoup d'une région à l'autre de l'île et que d'autre part, chaque commission scolaire prescrit ses propres politiques en matière de transport, politiques qui sont toutes basées sur les distances de marche de la maison à l'école.

2.2 LE BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT LES ELEVES-PIETONS SUR L'ILE DE MONTREAL

La Régie de l'assurance automobile du Québec, en réponse à une demande du Conseil scolaire a compilé le bilan des accidents impliquant des élèves-piétons et survenus en 1981, 1982 et 1983 sur l'île de Montréal (plus précisément le territoire de la CUM donc incluant l'île Bizard).

Cette compilation, faite à partir des rapports d'accidents rédigés sur les lieux par les policiers de la CUM, ne tient compte que des accidents "d'élève-piéton" qui par définition ne comprennent que des piétons âgés entre 5 et 12 ans qui ont été tués ou blessés sur le chemin de l'école c'est-à-dire durant les jours d'école et aux heures d'entrée ou de sortie. Puisque l'on désirait évaluer particulièrement la question des brigadiers scolaires, les élèves du secondaire (âgés de plus de 12 ans) ont été exclus étant donné que cette clientèle, plus âgée et donc moins vulnérable, n'est pas servie par des brigadiers scolaires.

2.2.1 Bilan général

Un premier examen de ce bilan (voir le tableau 2 à l'annexe B) révèle que sur le territoire en 1981, 1982 et 1983, pas moins de 540 élèves-piétons ont été blessés ou tués sur le chemin de l'école. C'est l'équivalent de 180 victimes par année ou d'un élève par jour de classe. De ces 540 victimes, 3 élèves ont été tués, 39 ont été blessés grièvement et 483 ont subi des blessures légères. (La nature des blessures de 15 autres victimes n'étant pas spécifiée).

Soulignons à cet égard qu'en réalité la gravité des blessures est fort probablement plus élevée que celle indiquée. En effet une récente étude sur l'épidémiologie des accidents de la circulation d'enfants sur l'île de Montréal (basée sur une analyse des rapports de la Police et des dossiers médicaux) a révélé que les policiers ont tendance à sous-estimer la gravité des blessures en rédigeant leurs rapports d'accidents.

Il est intéressant de noter aussi, si l'on se base sur la même étude épidémiologique, que le bilan des élèves-piétons (180 victimes par année) représente environ 23% du bilan global de tous les accidents de la circulation (piétons, cyclistes, passagers de véhicule-automobile) impliquant la population âgée de 5 à 12 ans. Si l'on pouvait réussir par exemple à améliorer le comportement des élèves sur le chemin de l'école dans le but direct de diminuer ce type d'accidents, cela aurait certes un impact positif sur les autres accidents de la circulation pour cette catégorie de la population.

On trouvera dans les paragraphes qui suivent une analyse des accidents selon différentes caractéristiques, analyse qui fait ressortir les orientations à prendre pour améliorer la situation.

2.2.2 Bilan selon l'âge des victimes

Le tableau 3 à l'annexe B démontre que les élèves âgés de 12 ans sont sur-représentés dans le bilan des accidents d'élèves-piétons 1981 à 1983, tandis que c'est la situation contraire pour le groupe de 10-11 ans. Par ailleurs la majorité des victimes se retrouve dans le groupe de 5 à 9 ans. D'autres études dans le même domaine concluent aussi dans le même sens. Ainsi la Régie de l'assurance automobile démontrait dans un récent rapport que 33.6% des piétons victimes d'accidents de la route se trouvaient dans le groupe d'âge 5 à 9 ans.

Par ailleurs plusieurs spécialistes ont démontré que les enfants âgés de 8 ans ou moins sont particulièrement fragiles quant aux risques d'accidents en tant que piétons. La cause principale réside souvent dans une mauvaise perception du danger due à plusieurs facteurs:

- la taille: l'enfant est peu visible aux conducteurs à cause de sa petite taille avant l'âge de 8 ans;
- le champ de vision: avant l'âge de 8 ans, l'enfant ne voit que ce qui est en face de lui. Son regard omet certaines parties de l'espace, son estimation de la vitesse est erronée et cela est cause d'accidents;
- l'audition: l'enfant perçoit mal la provenance des sons. De plus il peut être distrait facilement par un autre appel (par exemple un ami qui l'appelle de l'autre côté de la rue);
- l'impulsivité: l'enfant éprouve de la difficulté à se concentrer longtemps. L'attachement qu'il éprouve pour ses jouets (par exemple sa balle qui s'envole sur la chaussée) lui fait oublier le danger.

2.2.3 Bilan selon le sexe des victimes

Selon le tableau 4 à l'annexe B environ 60% des victimes sont des garçons. Cela corrobore d'autres analyses de la même question.

2.2.4 Bilan selon le mouvement et l'âge des victimes

Le tableau 5 à l'annexe B démontre que dans plus de 25% des cas, la victime sortait entre 2 véhicules stationnés au moment de l'accident. Cela s'applique particulièrement pour le groupe de 5 à 9 ans. De même, dans 12% des cas la victime traversait contre le signal indiqué et dans un autre 12% des cas la victime traversait la chaussée en diagonale. Les mouvements qui semblent fautifs de prime abord représentent deux tiers des mouvements diagnostiqués. En d'autres termes c'est l'élève-piéton qui semblait fautif dans 2 cas sur 3. Si l'on doit intervenir pour modifier les habitudes et les comportements des usagers de la route, c'est d'abord auprès de l'élève qu'il faut le faire et non auprès du conducteur.

2.2.5 Bilan selon le mois de l'événement

Si l'on en juge par le tableau 6 à l'annexe B, c'est durant les mois de mai et mars que l'on retrouve le plus grand nombre de victimes compte tenu du nombre de jours d'école en vigueur pour chacun des 10 mois de l'année scolaire.

2.2.6 Bilan selon la journée de l'accident

D'après le tableau 7 à l'annexe B le jeudi avec presque 28% des événements est passablement sur-représenté au niveau des accidents d'élèves-piétons, par rapport aux 4 autres journées de la semaine.

2.2.7 Bilan selon l'heure de l'accident

Le tableau 8 à l'annexe B démontre que presque 53% des accidents impliquant des élèves-piétons sont survenus à la sortie de l'école le soir. Cela s'explique sans doute en partie par le fait que certains élèves font des détours et tardent à rentrer à la maison le soir. Par ailleurs seulement 13% des accidents sont survenus le matin en entrant à l'école. Les accidents survenus le midi représentent pour leur part 33% des événements. Notons que la plupart des élèves-piétons de l'élémentaire font un aller-retour le midi. Ainsi le midi l'aller à la maison peut représenter environ 16.5% des événements et le retour à l'école un autre 16.5%.

2.2.8 Bilan selon la signalisation

Selon le type de signalisation utilisé sur les lieux des accidents, le tableau 9 à l'annexe B indique aucune signalisation particulière dans plus de 65% des cas. Les rapports d'accidents ont fait ressortir seulement un cas sur 535 où un policier /brigadier était présent. D'autre part 6 événements font état de "feux d'autobus écoliers" ce qui représente seulement 1.1% de tous les événements.

2.2.3 Bilan selon la présence d'une intersection ou non

Selon le tableau 10 à l'annexe B, presque 58% des accidents sont survenus ailleurs qu'à une intersection. Cela corrobore l'autre caractéristique déjà soulignée à l'effet que dans plus de 25% des cas la victime sortait entre 2 véhicules stationnés au moment de l'accident et que dans presque 12% des cas la victime traversait la chaussée en diagonale. Cela corrobore aussi les conclusions d'une étude de la RAAQ à l'effet qu'un problème majeur de visibilité se pose dans beaucoup d'accidents de piétons comme en font foi les expressions généralement rencontrées sur le rapport d'accident: le conducteur n'a pas vu le piéton, le piéton n'a pas vu le véhicule.

Toujours selon le même tableau 10, plus de 32% des rapports d'accidents ne contenaient aucune information quant à la proximité de l'intersection relativement au lieu de l'accident.

3.1 LOCALISATION GEOGRAPHIQUE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS

En plus du bilan discuté dans la partie précédente de ce rapport, la Régie de l'assurance automobile nous a transmis la liste de chacun des 540 accidents concernés incluant notamment certains détails relatifs aux lieux de ces événements: municipalité, adresse, intersection etc...

C'est ainsi qu'à l'aide de cette liste il a été possible de localiser sur une carte géographique chacun des accidents en cause. Tout d'abord cette localisation a permis de mettre en relief les secteurs de l'île les plus névralgiques sur le plan des accidents d'élèves-piétons ce qui en retour devrait permettre de mieux orienter les interventions. Dans un deuxième temps la localisation a aussi permis de déterminer si des intersections précises étaient particulièrement dangereuses. Enfin dans un troisième temps comme on le décrit dans la quatrième partie de ce rapport, la même carte a été utilisée pour localiser les brigadiers scolaires actuellement en poste en vue d'établir s'il existe une corrélation entre ces derniers et les accidents. Le même exercice a été répété pour déterminer s'il existe une corrélation entre les postes de brigadiers abolis et les accidents.

3.2 REPARTITION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SELON LES MUNICIPALITES

Le tableau II à l'annexe B renferme le bilan des accidents impliquant les élèves-piétons répartis selon les banlieues de la CUM et une dizaine de secteurs de la Ville de Montréal. Ce tableau II contient les renseignements qui suivent:

a) le nombre d'élèves des niveaux pré-scolaire et élémentaire habitant chaque municipalité ou secteur municipal du territoire de la CUM;

b) le nombre d'élèves-piétons pour les mêmes parties de territoire compte tenu que la proportion des élèves transportés varie beaucoup d'un endroit à l'autre;

c) le nombre d'élèves-piétons qui ont été victimes d'accidents sur la route de l'école durant les années 1981, 1982 et 1983 pour chaque municipalité ou secteur municipal;

d) la fréquence annuelle moyenne des accidents par 10 000 élèves-piétons;

e) un indice comparatif de la fréquence des accidents (l'indice 1.00 signifiant la fréquence globale de tout le territoire);

f) le rang occupé par chaque municipalité ou secteur municipal par rapport aux autres relativement à la fréquence des accidents.

Une analyse de ce tableau II fait ressortir les points saillants qui suivent:

a) la fréquence moyenne annuelle des accidents par 10 000 élèves-piétons se situe à 20.7 pour l'ensemble du territoire. En d'autres termes les 87 414 élèves-piétons du territoire ont eu 181 accidents de la circulation par année sur le chemin de l'école durant la période de 1981 à 1983;

b) par rapport à la moyenne, cette fréquence des accidents est passablement plus élevée (au moins 30% de plus) dans certains secteurs de la Ville de Montréal (secteurs A, B, D, E, F, G, H, et I - délimitations décrites à l'annexe C) ainsi que dans les municipalités de Verdun et de La Salle;

c) les banlieues de l'île de Montréal (incluant les quartiers de Saraguay et de Pointe-aux-Trembles qui font partie de la Ville de Montréal) ont eu dans l'ensemble une fréquence de 16.4 accidents par année par 10 000 élèves-piétons;

d) pour sa part, la Ville de Montréal comme telle (excluant Saraguay et Pointe-aux-Trembles), a eu un taux d'accident supérieur à la moyenne de l'île soit 24.0 accidents par année par 10 000 élèves-piétons;

e) par ailleurs les parties de la Ville de Montréal non comprises dans les secteurs A à J ont un taux de 19.2 accidents par année par 10 000 élèves, ce qui est inférieur à la moyenne générale.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces écarts considérables d'une partie du territoire à l'autre. Il ne fait pas de doute par exemple que la densité du traffic, la vitesse de la circulation, les réseaux de rues avec de nombreuses intersections dans les 4 sens, les heures de pointe qui coincident avec les entrées ou sorties d'écoles exercent une forte influence au niveau des accidents d'élèves-piétons.

3.3 INTERSECTIONS PARTICULIEREMENT DANGEREUSES POUR LES ELEVES PIETONS

La localisation sur carte géographique des accidents n'a pas permis d'identifier des intersections précises où un bon nombre d'accidents impliquant des élèves-piétons se sont produits durant 1981, 1982 et 1983. Certaines intersections ou leurs environs immédiats ont été le site de 2 ou même de 3 accidents d'élèves-piétons durant cette période mais cela n'est pas suffisant de l'avis du comité des régisseurs pour exiger de ce fait d'assigner par exemple des brigadiers scolaires à ces mêmes endroits.

En d'autres termes les accidents sont parsemés ici et là à l'intérieur de chaque secteur du territoire. En conséquence, l'ajout d'une dizaine de brigadiers ou d'autres dispositifs à des intersections précises aurait peu d'effet quant au nombre global d'accidents d'élèves-piétons. Encore faudrait-il que tous ces accidents surviennent aux intersections ce qui n'est pas le cas comme déjà démontré dans les pages précédentes.

4.1 LES TACHES DU BRIGADIER SCOLAIRE

L'essentiel de la tâche d'un brigadier scolaire est d'assurer que les élèves-piétons traversent en toute sécurité une intersection désignée. L'analyse de cette tâche fait ressortir plusieurs responsabilités dont notamment:

- Il doit détecter et tenir compte de toute situation inhabituelle et de tout indice susceptible de capter l'attention des élèves;
- Il doit se placer face aux élèves qui arrivent et les retenir à l'extérieur de la chaussée;
- Il doit attendre un groupement d'écoliers avant d'entreprendre une traversée et doit intervenir si possible auprès de tout élève qui traverse ailleurs qu'à l'endroit prévu;
- Il doit agir en conformité avec les contrôles de circulation (feux de circulation; feux pour piétons; stops);
- Il doit observer l'environnement immédiat et juger de l'état de la circulation;
- Il doit décider du moment opportun pour autoriser la traversée et ensuite faire traverser les élèves;
- Il doit faire rapport sur toute situation particulière ou inhabituelle (chauffard, flâneur, élève désobéissant, etc.);

En ce qui concerne les conditions de travail des brigadiers, celles-ci sont prévues dans une convention collective. La dernière en date d'avril 1984 prévoit une semaine de travail de 20 heures et un salaire horaire de 6,71$.

4.2 LES BUDGETS ET DEPENSES RELATIFS AUX BRIGADIERS SCOLAIRES

Avec la création de la Communauté urbaine de Montréal en 1970, les brigadiers scolaires qui relevaient alors des municipalités du territoire sont passés au Service de la Police de la CUM. Présentement les brigadiers sont rattachés directement aux 24 districts du Service.

Depuis 1981 les budgets et les dépenses relatifs aux brigadiers sont de l'ordre de 3 000 000$ par année comme le démontre le tableau 12 à l'annexe B. En 1981 les services de brigadiers scolaires ont coûté 3 036 593$ pour servir quelque 92 772 élèves-piétons soit l'équivalent de 3 273$ par groupe de 100 élèves-piétons par année. Selon le budget 1985-1986 les prévisions sont de l'ordre de 3 271 000$ ce qui représente 3 674$ par 100 élèves-piétons. Les dépenses à ce chapitre ont augmenté de seulement 10.8% entre 1981 et 1984 alors que l'indice des prix à la consommation grimpait de 20.1% durant la même période.

4.3 LES EFFECTIFS RELATIFS AUX BRIGADIERS SCOLAIRES

Les effectifs des brigadiers scolaires sont à la baisse depuis 1981 comme le décrit le tableau 13 à l'annexe B. Les effectifs réels étaient de 594 en 1981 mais se situeront à 529 en septembre 1985.

Durant cette période, une centaine de postes ont été abolis tandis qu'une quarantaine d'autres postes étaient créés pour une diminution nette d'effectifs de 65 brigadiers. Dans la plupart des cas, les fermetures d'écoles et l'insuffisance des besoins en fonction de critères particuliers (voir la prochaine section du rapport) sont les raisons qui ont amené l'abolition de postes. A l'inverse, l'ouverture de nouvelles écoles ou des besoins plus prioritaires ont eu pour effet de créer de nouveaux postes.

Il faut souligner ici que 76% des abolitions de postes de brigadiers ont eu lieu non pas au début de l'année scolaire, mais dans le courant de l'année soit entre les mois d'octobre à juin. Les jeunes élèves éprouvent certainement plus de difficultés à s'adapter à de telles modifications au cours de leur année scolaire qu'au début de l'année.

Cette baisse des effectifs s'est fait sentir sur le plan de la charge de travail. Ainsi le nombre moyen d'élèves-piétons par brigadier scolaire se chiffre actuellement à quelque 168 alors qu'il était de 156 en septembre 1981. C'est une augmentation de la charge de travail de 7.7%.

La plus grosse baisse des effectifs s'est produite entre septembre 1981 et septembre 1984. Tout indique que les coupures se seraient poursuivies au même rythme à compter de septembre 1984 mais des interventions au niveau politique en avril 1984 ont sans doute réussi à arrêter les diminutions dans les effectifs.

4.4 LES CRITERES POUR L'ETABLISSEMENT DES TRAVERSES D'ELEVES

Le Service de la Police de la CUM a mis de l'avant en juillet 1982, en collaboration avec des spécialistes dans le domaine de la circulation et en consultation avec les municipalités, des "critères pour l'établissement des traverses d'écoliers". Ces critères (voir l'annexe D) ont pour but "d'établir, de maintenir ou d'abolir les postes de préposés aux traverses d'école".

Les critères varient selon trois différents types d'intersection et c'est à partir d'observations et de chronométrages effectués sur place par des membres du service de Police, que ces règles servent à évaluer les postes de brigadiers.

Pour les intersections avec feux de circulation, l'on tient compte notamment des virages des véhicules (le nombre doit dépasser 200 à l'heure) et de la fréquence des accidents (leur nombre doit dépasser 12 par année) avec une attention spéciale aux endroits qui sont fréquemment le site d'accidents impliquant des piétons.

En ce qui concerne les intersections avec des stops sur les 4 approches, l'on tient compte surtout du volume du traffic (doit dépasser 500 par heure pour les 2 directions) et de la fréquence des accidents (leur nombre doit être supérieur à 6 par année).

Quant aux intersections avec des stops sur 2 approches seulement, l'on évalue si l'élève dispose d'un intervalle sécuritaire suffisant pour traverser au moins 1 fois par minute. L'intervalle sécuritaire est calculé en divisant la largeur de la rue par 3.5 pieds par seconde (c'est la vitesse de marche des élèves) et en ajoutant un temps de réaction de 3 secondes. Par contre même si cet intervalle sécuritaire est insuffisant l'utilisation d'un brigadier scolaire n'est recommandé que si "les normes d'installation de feux de circulation ou d'arrêts obligatoires ne sont pas atteintes".

De l'avis du comité des régisseurs de transport, ces critères sont beaucoup trop sévères pour 2 raisons principales:

a) le temps de réaction prévu de 3 secondes pour le calcul de l'intervalle sécuritaire décrit plus haut est nettement insuffisant pour des enfants de 5 à 12 ans. Dans un premier temps le Metropolitan Toronto Police utilise une formule semblable à celle de Montréal pour le calcul de l'intervalle sécuritaire mais il alloue 4 et même 12 secondes comme temps de réaction au lieu de 3 secondes. Toronto affirme même que la formule avec 12 secondes représente le temps moyen qu'un enfant prend pour traverser la majorité des rues de leur région. Dans un deuxième temps des chronométrages sur les lieux à Montréal par des membres du comité ont également démontré qu'un temps de réaction de 3 secondes est insuffisant pour des élèves des niveaux pré-scolaire et élémentaire. Un temps de 12 secondes semble plus approprié.

b) Comme déjà souligné plus haut même si l'intervalle sécuritaire indique que les élèves ne disposent pas d'assez de temps pour traverser la rue, l'utilisation d'un brigadier scolaire n'est recommandé par la Police que si les normes d'installation de feux de circulation ou de stops obligatoires ne sont pas atteintes. Qu'arrive-t-il si ces normes d'installations sont atteintes sans que pour autant les installations soient réalisées par la municipalité concernée? Est-ce qu'on attend que l'installation se fasse sans ajouter temporairement un brigadier à la traverse dangereuse? Cette disposition particulière est irrécevable. L'on devrait plutôt dans un tel cas créer le poste de brigadier du moins jusqu'à ce que les installations nécessaires soient réalisées. Sans cela on expose inutilement les élèves-piétons à des dangers évidents.

4.5 CORRELATION ENTRE LES BRIGADIERS SCOLAIRES ET LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS

La carte géographique déjà discutée dans la troisième partie de ce rapport, a également été utilisée pour y localiser, à partir d'une liste fournie par le service de la Police de la CUM, les 530 brigadiers qui étaient en poste en septembre 1984 sur le territoire. On retrouvait ainsi sur la même carte les brigadiers scolaires et les accidents impliquant les élèves-piétons ce qui a permis de déterminer visuellement si des accidents s'étaient produits à des intersections dotées de brigadiers scolaires.

Après analyse, on a identifié 10 intersections où des accidents d'élèves-piétons se sont produits durant la période 1981 à 1983, en dépit du fait que des brigadiers y étaient postés. Il est fort probable que le nombre d'accidents a été encore plus élevé étant donné que plusieurs (32.7%) des rapports d'accidents étaient muets quant à la distance de l'intersection des lieux de l'événement. Le tableau 14 à l'annexe B liste ces 10 intersections ainsi que les dates, jours et heures des événements. C'est un bilan pour le moins inquiétant qui soulève plusieurs questions:

- s'agit-il d'intersections qui sont dangereuses à un point tel qu'un brigadier ne puisse y assurer la sécurité des élèves-piétons?
- s'agit-il d'intersections où un seul brigadier ne peut suffire à la tâche en raison du grand nombre d'élèves-piétons et du nombre de traverses à contrôler?
- le brigadier a-t-il reçu une formation adéquate ou a-t-il commis une erreur dans son travail?
- les élèves ou les conducteurs ont-ils obéi aux directives du brigadier scolaire?
- la signalisation annonçant les traverses d'écoliers est-elle adéquate?

Par ailleurs une deuxième hypothèse, celle que les 10 accidents soient survenus en l'absence du brigadier, semble plus plausible parce que seulement 1 des 540 rapports d'accidents analysés plus haut faisait mention de la présence d'un policier ou brigadier sur les lieux de l'accident. Cette hypothèse suscite aussi à son tour une nouvelle série de questions:

- le brigadier était-il absent pour cause de maladie ou autre et n'aurait-il pas été remplacé?
- le brigadier se serait-il présenté en retard à son poste ou aurait-il quitté avant l'heure désignée?
- le brigadier se serait-il présenté en retard simplement parce que l'on aurait pas prévu la fermeture hâtive des classes la journée de l'accident?

Malheureusement ce sont toutes des questions auxquelles seule une vérification sur les lieux immédiatement après l'accident permettrait de répondre complètement. Cependant à la lumière des données recueillies il faut s'interroger sur l'efficacité du contrôle des présences et du système de remplacement des brigadiers absents.

4.6 CORRELATION ENTRE LES ACCIDENTS ET LES ABOLITIONS DE POSTES DE BRIGADIERS

Selon les données reçues du Service de la Police, quelque 56 postes de brigadiers ont été abolis durant la période de septembre 1981 à décembre 1983.

A l'aide de la carte géographique déjà décrite plus haut, il a été possible d'établir qu'un accident impliquant un élève-piéton avait eu lieu à proximité d'une traverse qui avait été abolie précédemment. Il s'agit d'un accident survenu à Verdun le 26 mai 1983 à 15:30 heures près de l'intersection Champlain et de l'Eglise. Cette traverse avait été abolie en janvier 1982.

5.1 PREAMBULE

Cette partie du rapport est consacrée à la formulation des recommandations qui découlent des analyses et constatations apparaissant dans les pages précédentes. Une première série de recommandations s'adresse à la CUM et à son Service de Police, un deuxième groupe est destiné aux municipalités tandis qu'un troisième vise les commissions scolaires.

5.2 RECOMMANDATIONS S'ADRESSANT A LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL ET A SON SERVICE DE POLICE

Tout d'abord, les effectifs des brigadiers scolaires devraient être gelés. Le bilan dressé dans les pages précédentes est très clair: les élèves-piétons du territoire sont trop vulnérables et il appartient au secteur municipal tant du niveau de la CUM qu'au niveau des municipalités du territoire d'assurer leur sécurité sur le chemin de l'école. Une réduction des effectifs des brigadiers entrainerait certes une augmentation des accidents impliquant des élèves-piétons.

En ce qui concerne les critères utilisés par la Police de la CUM pour l'établissement des traverses d'écoliers, des modifications devraient être apportées pour les rendre moins sévères. D'une part le temps de réaction prévu dans le calcul de l'intervalle sécuritaire devrait être accru parce qu'il n'est pas suffisant pour les piétons de bas âge. D'autre part l'on devrait abolir la disposition actuelle à l'effet que la Police n'utilise pas de brigadier scolaire aux intersections qui n'ont pas de feux de circulation ou de stops obligatoires lorsque les normes exigent ces installations. Dans un tel cas la Police devrait plutôt recourir aux services de brigadiers du moins jusqu'à ce que les installations nécessaires soient complétées. Une copie des recommandations adressées à cet égard par la Police à chaque municipalité concernée devrait être transmise à chacune des commissions scolaires du territoire concerné pour que celles-ci fassent pression de leur côté auprès des autorités municipales.

Par ailleurs, les critères une fois modifiés devraient être des outils utiles pour évaluer les différentes traverses et établir les priorités. Il est évident que les besoins évoluent au cours des années, des écoles ferment, d'autres ouvrent, d'autres changent de vocation, la population d'un quartier vieillit, la circulation et la signalisation changent etc... et les critères peuvent s'avérer essentiels dans de telles circonstances pour établir si des traverses ne devraient pas être abolies au profit d'autres endroits plus dangereux pour les élèves-piétons.

Idéalement les abolitions de traverses devraient toutes se faire avant le début de l'année scolaire c'est-à-dire à la fin d'août ou au début de septembre. De l'avis du comité des régisseurs, l'impact au niveau des élèves-piétons se fait moins sentir à ce moment là qu'au cours de l'année. Par ailleurs dans le cas de ces abolitions il est essentiel que le Service de la Police consulte bien à l'avance (c'est-à-dire en mars ou avril) les commissions scolaires et les écoles concernées. Ces dernières pourront ainsi faire les ajustements ou trouver des solutions de rechange pour diminuer l'impact de telles coupures. La même consultation devrait se faire aussi lors de créations de traverses pour que là aussi les écoles et les commissions scolaires puissent faire les ajustements nécessaires.

Plusieurs indices portent à croire que le système de remplacement des brigadiers lors d'absences est à l'origine de nombreux accidents impliquant des élèves-piétons. Il faudrait que la Police dispose d'un nombre suffisant de suppléants ou de surnuméraires dans tous les districts afin que les brigadiers absents soient remplacés la journée même que les avis d'absence sont reçus. Il faut faire en sorte que les délais pour combler les postes d'absents soient les plus courts possibles.

Enfin un contrôle accru de la vitesse et des règlements de stationnement aux abords des écoles du territoire par la Police devrait contribuer à améliorer le bilan au niveau des élèves-piétons victimes d'accidents de la circulation.

5.3 RECOMMANDATIONS S'ADRESSANT AUX MUNICIPALITES

En ce qui concerne les municipalités, il est indéniable qu'elles doivent assumer pleinement leurs responsabilités en ce qui touche la sécurité des élèves-piétons de leur territoire. Ainsi il apparaît essentiel que les municipalités répondent rapidement aux recommandations de la Police relativement à l'installation de feux de circulation ou de stops obligatoires aux endroits qui rencontrent les normes. Les municipalités peuvent aussi contribuer à améliorer le bilan des accidents d'élèves-piétons en adoptant et en appliquant des règlements défendant le stationnement et limitant la vitesse aux abords des écoles. Cette mesure vise notamment à rendre les élèves plus visibles aux conducteurs et vice versa tout en diminuant les nombreux cas d'accidents d'élèves qui surgissent soudainement entre les véhicules stationnés.

5.4 RECOMMANDATIONS S'ADRESSANT AUX COMMISSIONS SCOLAIRES

Les commissions scolaires, pour leur part, peuvent jouer un rôle majeur sur le plan de l'éducation des élèves en matière de sécurité routière. A cet égard, elles devraient mettre en application immédiatement le guide pédagogique sur la "sécurité routière à l'école" développé par la RAAQ en concertation et en collaboration avec le MEQ. Ce guide dont l'implantation obligatoire ne débute qu'en 1988 vise l'atteinte de certains objectifs particuliers du Programme de formation personnelle et sociale. Les objectifs ainsi visés s'inscrivent dans le volet "Education à la Santé" du PFPS et certains des thèmes touchent directement la sécurité routière. Par exemple l'élève apprend à éviter les dangers de l'environnement; il apprend à prendre conscience des conséquences de ses conduites; il apprend à identifier les dangers que présentent pour lui les divers types de véhicules.

De l'avis du comité des régisseurs, l'implantation immédiate du guide contribuerait de façon majeure à diminuer le nombre des accidents de la circulation chez le groupe d'âge visé. On peut souligner à cet égard une récente étude réalisée aux Etats-Unis qui a démontré une réduction d'environ 33% du nombre d'accidents chez un groupe cible d'élèves-piétons âgés de 6 à 7 ans à la suite de l'implantation d'un programme visant à éduquer les élèves.

Toujours sur le plan éducatif, l'implantation de brigades d'écoliers au niveau des écoles pourrait être une autre mesure à privilégier. Il s'agit d'un programme mis de l'avant depuis quelques années par la RAAQ en collaboration avec l'Automobile et Touring Club du Québec qui constitue en lui-même un "petit programme de formation personnelle et sociale" et qui contribue à l'atteinte de certains objectifs du PFPS dont le sens civique, le sens des responsabilités et le souci de la sécurité. Plus précisément, les membres de brigades (des élèves de 5è et de 6è année du primaire) ont pour rôle d'inciter les écoliers à la prudence lors de leurs déplacements comme piétons et usagers de l'autobus scolaire et à l'occasion de diverses activités scolaires et para-scolaires. Ils peuvent exercer leur rôle à plusieurs endroits:

. dans l'école où ils collaborent à assurer l'ordre et à faciliter les déplacements chaque jour ou lors d'activités spéciales;

. dans la cour d'école où ils collaborent avec les surveillants à la sécurité des écoliers lors de la rentrée et de la sortie de l'école et pendant la récréation;

. à bord de l'autobus scolaire où ils assistent le chauffeur lors du déplacement des élèves aux abords et dans le véhicule;

. sur le chemin de l'école où ils facilitent la traversée des écoliers aux intersections ou aux passages pour piétons.

Soulignons ici qu'en tant que préposés aux traverses, les membres de ces brigades restent sur les trottoirs et ne s'avancent pas sur la chaussée. Ils ne doivent en aucun cas servir de substituts ou de remplaçants des brigadiers adultes.

ANNEXES

ANNEXE A

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL

LISTE PARTIELLE DES DOCUMENTS CONSULTES PAR LE COMITE DES REGISSEURS DE TRANSPORT

J.C. Fortenberry et David B. Brown

"Problem identification, implementation and evaluation of a pedestrian safety program".

G.B. Grayson

"The Hampshire child pedestrian accident study".

G.B. Grayson

"The identification of training objectives: What shall we tell the children".

Marie-France Joly

"Géographie des accidents de la route chez les enfants-piétons et cyclistes en milieu urbain"; (document présenté au colloque du 31 mai 1984 de l'Association québécoise du transport et des routes inc.).

Maria Limbourg et Dieter Gerber

"A parent training program for the road safety education of preschool children".

John A. Michon

"Traffic education for young pedestrians - an introduction"

I. Barry Pless et Joan V. Stulginskas

"The Epidemiology of Road Accidents in Childhood"; (document soumis au Ministère de Transport du gouvernement Fédéral - janvier 1984).

Régie de l'assurance automobile du Québec

"Rapport statistique 1983; 1982; 1981".

Régie de l'assurance automobile du Québec; Antonio Bisson;

"La sécurité routière, dossier sur les piétons" janvier 1984.

Régie de l'assurance automobile du Québec; Louise Charron;

"La sécurité routière des piétons", décembre 1982.

Road Transport Research - O.C.D.E.

"Traffic safety of children".

J.A. Rothengatter

"The influence of instructional variables on the effectiveness of traffic education".

H.H. Van Der Molen, J.A. Rothengatter et M.P. Vinjé
"Blueprint of an analysis of the pedestrian's task".

H.H. Van Der Molen
"Child pedestrian's exposure, accidents and behaviour".

Marje P. Vinjé
"Children as pedestrians: abilities and limitations".

ANNEXE B

Tableau 1

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
LES ELEVES-PIETONS DES HUIT COMMISSIONS SCOLAIRES DU TERRITOIRE DE L'ILE DE MONTREAL (a)

COMMISSION SCOLAIRE	NO D'ECOLES			ELEVES INSCRITS			ELEVES TRANSPORTES (b)			ELEVES-PIETONS		
	prescol. et prim.	secondaire	total	prescol. et prim.	secondaire	total	prescol. et prim.	secondaire	total	prescol. et prim.	secondaire	total
BALDWIN-CARTIER	24	6	30	10 177	6 547	16 724	6 777 (66.6%)	5 957 (91.0%)	12 734 (76.1%)	3 400 (33.4%)	590 (9.0%)	3 990 (23.9%)
CECM	170	53	223	57 765	49 772	107 537	5 258 (9.1%)	3 502 (7.0%)	8 760 (8.2%)	52 507 (90.9%)	46 270 (93.0%)	98 777 (91.8%)
CEPGM	48	22	70	16 441	15 652	32 093	8 378 (51.0%)	3 455 (22.1%)	11 833 (36.9%)	8 063 (49.0%)	12 197 (77.9%)	20 260 (63.1%)
JEROME-LE ROYER	31	9	40	11 880	9 878	21 758	2 946 (24.8%)	6 760 (68.4%)	9 706 (44.6%)	8 934 (75.2%)	3 118 (31.6%)	12 052 (55.4%)
LAKESHORE (c)	16	4	20	5 494	4 350	9 844	2 504 (45.6%)	3 548 (81 6%)	6 052 (61.5%)	2 990 (54.4%)	802 (18.4%)	3 792 (38.5%)
SAINTE-CROIX	16	4	20	4 976	3 950	8 926	1 403 (28.2%)	2 997 (75.9%)	4 400 (49.3%)	3 573 (71.8%)	953 (24.1%)	4 526 (50.7%)
SAULT-SAINT-LOUIS	22	7	29	7 568	5 920	13 488	1 894 (25.0%)	3 944 (66.6%)	5 838 (43.3%)	5 674 (75.0%)	1 976 (33.4%)	7 650 (56.7%)
VERDUN	8	4	12	3 019	3 043	6 062	520 (7.2%)	1 592 (52.3%)	2 112 (34.8%)	2 499 (82.8%)	1 451 (47.7%)	3 950 (65.2%)
TOTAL	335	109	444	117 320	99 112	216 432	29 080 (25.3%)	31 755 (32.0%)	61 435 (28.4%)	87 640 (74.7%)	67 357 (68.0%)	154 997 (71.6%)

(a) selon les inscriptions 1983-1984 mais excluant les élèves inscrits aux écoles privées (environ 32 912 élèves dont 13 065 du niveau préscolaire-primaire).
(b) élèves transportés (via la CTCUM ou autobus exclusifs) en vertu des politiques propres à chaque commission scolaire.
(c) excluant les élèves du secteur de Harwood (quelque 1 626 élèves).

ANNEXE B

Tableau 2

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN GENERAL DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR L'ILE DE MONTREAL

ANNEE	nombre d'élèves-piétons victimes d'accidents de la circulation sur la route de l'école				
	tués	blessés gravement	blessés légèrement	non spécifiés	total
1981	1	11	183	7	202
1982	-	6	134	4	144
1983	2	22	166	4	194
Total	3	39	483	15	540

ANNEXE B

Tableau 3

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ÉLÈVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON L'AGE DES VICTIMES

ANNEE	NOMBRE DE VICTIMES SELON LEUR AGE														
	tuées			blessées gravement			blessées légèrement			non spécifié	total				
	5-9 ans	10-11 ans	12 ans	5-9 ans	10-11 ans	12 ans	5-9 ans	10-11 ans	12 ans		5-9 ans	10-11 ans	12 ans	non spécifié	global
1981	1	-	-	5	5	1	110	42	31	7	116	47	32	7	202
1982	-	-	-	2	1	3	85	29	20	4	87	30	23	4	144
1983	2	-	-	13	4	5	112	24	30	4	127	28	35	4	194
Total	3	-	-	20	10	9	307	95	81	15	330	105	90	15	540
Pourcentage des victimes	0.6%	-	-	3.7%	1.8%	1.7%	56.9%	17.6%	15.0%	2.7%	61.1%	19.4%	16.7%	2.8%	100%
Pourcentage de la population âgée de 5 à 12 ans											60.7%	25.5%	13.8%		

ANNEXE B

Tableau 4

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LE SEXE DES VICTIMES

ANNEE	NOMBRE DE VICTIMES SELON LEUR SEXE										
	tuées		blessées gravement		blessées légèrement		non spécifié	Total			
	M	F	M	F	M	F		M	F	NS	global
1981	-	1	8	3	107	76	7	115	80	7	202
1982	-	-	3	3	78	56	4	81	59	4	144
1983	1	1	18	4	104	62	4	123	67	4	194
TOTAL	1	2	29	10	289	194	15	319	206	15	540
Pourcentages	0.2%	0.4%	5.4%	1.8%	53.5%	35.9%	2.7%	59.1%	38.1%	2.8%	100%

ANNEXE B

Tableau 5

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LE MOUVEMENT ET L'AGE DES VICTIMES

Description du mouvement de la victime	Age: 5-9 ans	Age: 10-11 ans	Age: 12 ans	Total
1- Traversait conformément au signal	27	14	6	47 (8.7%)
2- Traversait contre le signal *	35	10	21	66 (12.2%)
3- Traversait/chaussée marquée/ sans signal	9	-	2	11 (2.0%)
4- Traversait/chaussée non marquée/ sans signal	50	5	12	67 (12.4%)
5- Traversait en diagonale *	40	15	9	64 (11.9%)
6- Sortait entre véhicules * stationnés	99	26	13	138 (25.6%)
7- Montait/descendait-autobus d'écoliers	6	1	1	8 (1.5%)
8- Montait/descendait-autre véhicule	1	-	3	4 (0.7%)
9- Jouait sur la chaussée *	15	5	2	22 (4.1%)
10- Jouait hors de la chaussée	2	3	2	7 (1.3%)
11- Autre/non spécifié	55	29	22	106 (19.6%)
TOTAL	339	108	93	540(100.0%)

* mouvements de prime abord fautifs et représentant 66.8% des mouvements diagnostiqués

ANNEXE B

Tableau 6

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL

BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LE MOIS DE L'EVENEMENT

MOIS (1981, 1982, 1983)	NOMBRE DES VICTIMES ET GRAVITE DES BLESSURES					NOMBRE DE JOURS D'ECOLE (a)	NOMBRE DE VICTIMES PAR JOUR D'ECOLE
	mortelles	graves	mineures	total	nombre moyen mensuel		
JANVIER	-	5	38	43	14.3	17	.84
FEVRIER	-	3	43	46	15.3	18	.85
MARS	-	2	65	67	22.3	19	1.18
AVRIL	-	4	46	50	16.7	17	.98
MAI	2	2	70	74	24.7	18	1.37
JUIN	-	6	47	53	17.7	16	1.10
SEPTEMBRE	-	4	52	56	18.7	18	1.04
OCTOBRE	1	6	53	60	20.0	21	.95
NOVEMBRE	-	7	46	53	17.7	20	.88
DECEMBRE	-	2	40	42	14.0	16	.88
TOTAL	3	41	500	544 (b)	18.1	180	1.01

(a) moyenne approximative
(b) écart de 4 victimes avec tableaux 1, 2, 3, 4 et 5.

ANNEXE B

Tableau 7

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LA JOURNEE DE L'ACCIDENT

JOURNEE	NOMBRE DES VICTIMES ET GRAVITE DES BLESSURES				
	mortelles	graves	légères	Total	(%)
lundi	1	3	80	84	(15.4%)
mardi	1	5	97	103	(18.9%)
mercredi		11	104	115	(21.1%)
jeudi		18	133	151	(27.8%)
vendredi	1	4	84	89	(16.4%)
non spécifié				2	(0.4%)
Total	3	41	498	544 (a)	(100.0%)

(a) écart de 4 victimes avec les tableaux 1, 2, 3, 4 et 5.

ANNEXE B

Tableau 8

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON L'HEURE DE L'ACCIDENT

HEURES	NOMBRE DES VICTIMES ET GRAVITE DES BLESSURES				
	mortelles	graves	légères	Total (100%)	
7 à 8 heures	-	2	7	9 (1.7%)	
8 à 9 heures	-	3	55	58 (10.7%)	entrée: 13.0%
9 à 10 heures	-	-	3	3 (0.6%)	
10 à 11 heures	-	1	7	8 (1.5%)	
11 à 12 heures	1	8	58	67 (12.3%)	
12 à 13 heures	-	4	73	77 (14.1%)	midi: 32.6%
13 à 14 heures	-	1	33	34 (6.3%)	
14 à 15 heures	-	4	31	35 (6.4%)	
15 à 16 heures	2	10	129	141 (25.9%)	sortie: 52.9%
16 à 17 heures	-	8	104	112 (20.6%)	
TOTAL	3	41	500	544 (100.0%) (a)	

(a) écart de 4 victimes avec les tableaux 1, 2, 3, 4 et 5.

ANNEXE B

Tableau 9

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LA SIGNALISATION

TYPE DE SIGNALISATION	NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LE TYPE DE SIGNALISATIONS UTILISEES SUR LES LIEUX (a)			
	avec piétons tués	avec piétons blessés gravement	avec piétons blessés légèrement	Nombre total d'évènements
1- aucune signalisation	1	23	326	350 (65.4%)
2- feu de circulation	-	17	106	123 (23.0%)
3- feu d'écoliers	-	-	1	1 (0.2%)
4- signal stop	2	1	28	31 (5.8%)
5- signal "cédez"	-	1	-	1 (0.2%)
6- policier/brigadier	-	-	1	1 (0.2%)
7- passage à niveau	-	-	1	1 (0.2%)
8- feux autobus écoliers	-	1	5	6 (1.1%)
9- autre/non spécifié	-	-	21	21 (3.9%)
TOTAL	3	43	489	535 (100.0%)

(a) plusieurs types de signalisation pouvant être rapportés pour un seul lieu d'accident.

ANNEXE B

Tableau 10

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LE LIEU (INTERSECTION OU AILLEURS

ANNEE	NOMBRE D'ACCIDENTS SELON LEURS LIEUX (INTERSECTION OU AILLEURS)			
	à une intersection	ailleurs qu'à une intersection	non spécifié	total
1981	55	78	58	191
1982	43	51	45	139
1983	48	70	65	183
TOTAL	146 *	199 *	168	513
Pourcentage	28.5%	38.8%	32.7%	100.0%

Note

* Sur les 345 rapports d'accidents ayant des détails sur la localisation de l'intersection relativement aux lieux, seulement 146 ou 42.3% ont eu lieu à une intersection.

ANNEXE B

Tableau 11

(page 1)

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LES MUNICIPALITES DE LA CUM

Municipalité ou secteur	nombre d'élèves des niveaux préscolaire et élémentaire (a)	nombre d'élèves-piétons (b)	nombre d'élèves-piétons victimes d'accidents - 1981, 1982, 1983				fréquence annuelle moyenne des accidents par 10 000 él.-piéton	indice comparatif des accidents	rang selon la fréquence des accidents
			mortel	bless. g.	bless. l.	total			
Senneville et Sainte-Anne de Bellevue	247	92	0	0	0	0	0.0	0.00	33e
Baie d'Urfé	405	199	0	0	0	0	0.0	0.00	33e
Beaconsfield	2 170	1 119	0	0	0	0	0.0	0.00	33e
Pointe-Claire	2 150	1 098	0	2	1	3	9.1	0.44	29e
Kirkland	1 553	251	0	0	0	0	0.0	0.00	33e
Dollard des Ormeaux	5 255	2 364	0	0	3	3	4.2	0.20	32e
Pierrefonds, Sainte-Geneviève et Roxboro	4 687	2 008	0	1	5	6	10.0	0.48	28e
Saint-Raphael de l'Ile Bizard	802	247	0	0	1	1	13.5	0.65	24e
Dorval	1 223	510	0	1	1	2	13.1	0.66	23e
Lachine	2 671	1 981	0	0	8	8	13.4	0.65	24e
Saint-Pierre	426	357	0	0	3	3	28.0 (d)	1.35	11e
La Salle	6 155	1 838	0	1	15	16	29.0 (c)	1.40	9e
Verdun	3 928	3 366	0	1	32	33	32.7 (c)	1.58	6e

(a) au 30 septembre 1982 selon un relevé des allocations familiales incluant la clientèle des écoles privées
(b) évaluation par les régisseurs de transport scolaire
(c) fréquence élevée particulièrement significative en raison du grand nombre d'élèves-piétons
(d) fréquence élevée mais moins significative à cause du nombre restreint d'élèves-piétons.

ANNEXE B

Tableau II (suite)

(page 2)

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LES MUNICIPALITES DE LA CUM

Municipalité ou secteur	nombre d'élèves des niveaux préscolaire et élémentaire (a)	nombre d'élèves-piétons (b)	nombre d'élèves-piétons victimes d'accidents - 1981, 1982, 1983				fréquence annuelle moyenne des accidents par 10 000 él.-piéton	indice comparatif des accidents	rang selon la fréquence des accidents
			mortel	bless. g.	bless. l.	total			
Saraguay (secteur de la Ville de Montréal)	362	70	0	0	0	0	0.0	0.00	33e
Saint-Laurent	4 910	2 882	0	1	10	11	12.7	0.61	26e
Mont-Royal	1 505	361	0	2	1	3	27.7 (d)	1.34	13e
Outremont	2 256	1 214	0	0	8	8	21.5	1.06	15e
Montréal-Ouest	490	227	0	2	0	2	29.4 (d)	1.42	8e
Côte Saint-Luc	1 798	475	0	0	1	1	7.0	0.34	30e
Hampstead	693	96	0	2	0	2	69.4 (d)	3.35	1er
Westmount	1 316	618	0	2	2	4	21.6	1.04	16e
Montréal-Nord	7 558	7 078	0	2	39	41	19.3	0.93	19e
Saint-Léonard	6 512	4 486	0	0	25	25	18.6	0.90	20e
Anjou	3 106	2 535	0	1	8	9	11.8	0.57	27e
Montréal-Est	299	212	0	0	1	1	15.7	0.76	22e
Pointe-aux-Trembles (secteur de la V. de Montréal)	3 243	1 960	0	0	3	3	5.1	0.25	31e
Total des banlieues incluant P. aux Trembles et Saraguay	65 721	37 644	0	18	167	185	16.4	0.79	-

(a) au 30 septembre 1982 selon un relevé des allocations familiales incluant la clientèle des écoles privées
(b) évaluation par les régisseurs de transport scolaire
(c) fréquence élevée particulièrement significative en raison du grand nombre d'élèves-piétons
(d) fréquence élevée mais moins significative à cause du nombre restreint d'élèves-piétons.

ANNEXE B

Tableau II (suite)

(page 3)

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BILAN DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS SUR LE TERRITOIRE - SELON LES MUNICIPALITES DE LA CUM

Municipalité ou secteur	nombre d'élèves des niveaux préscolaire et élémentaire (a)	nombre d'élèves-piétons (b)	nombre d'élèves-piétons victimes d'accidents - 1981, 1982, 1983				fréquence annuelle moyenne des accidents par 10 000 él.-piéton	indice comparatif des accidents	rang selon la fréquence des accidents
			mortel	bless. g.	bless. l.	total			
Secteur A (Ville de Montréal) (d)	3 336	3 260	n.d.	n.d.	n.d.	33	33.7 (c)	1.63	5e
Secteur B (Ville de Montréal) (d)	4 728	3 564	n.d.	n.d.	n.d.	39	36.5 (c)	1.76	4e
Secteur C (Ville de Montréal) (d)	2 581	2 212	n.d.	n.d.	n.d.	12	18.1	0.87	21e
Secteur D (Ville de Montréal) (d)	2 943	2 461	n.d.	n.d.	n.d.	22	29.8 (c)	1.44	7e
Secteur E (Ville de Montréal) (d)	1 538	1 485	n.d.	n.d.	n.d.	12	26.8 (c)	1.30	14e
Secteur F (Ville de Montréal) (d)	2 349	1 017	n.d.	n.d.	n.d.	17	55.7 (c)	2.69	2e
Secteur G (Ville de Montréal) (d)	2 007	1 793	n.d.	n.d.	n.d.	15	27.9 (c)	1.35	11e
Secteur H (Ville de Montréal) (d)	2 544	2 112	n.d.	n.d.	n.d.	18	28.4 (c)	1.37	10e
Secteur I (Ville de Montréal) (d)	1 340	1 244	n.d.	n.d.	n.d.	14	37.5 (c)	1.81	3e
Secteur J (Ville de Montréal) (d)	2 291	2 136	n.d.	n.d.	n.d.	13	20.3	0.98	17e
Total des secteurs A a J de la Ville de Montréal	25 657	21 284	n.d.	n.d.	n.d.	195	30.5	1.47	-
Tous les autres secteurs de la Ville de Montréal	37 989	28 486	n.d.	n.d.	n.d.	164	19.2	0.93	18e
Total - Ville de Montréal excluant Saraguay et P.A.T.	63 646	49 770	3	26	330	359	24.0	1.16	-
Total global - tout le territoire de la CUM	129 367	87 414	3	44	497	544	20.7	1.00	-

(a) au 30 septembre 1982 selon un relevé des allocations familiales incluant la clientèle des écoles privées
(b) évaluation par les régisseurs de transport scolaire
(c) fréquence élevée particulièrement significative en raison du grand nombre d'élèves-piétons
(d) voir l'annexe C pour la délimitation du secteur
n.d. non disponible

ANNEXE B

Tableau 12

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
BUDGETS ET DEPENSES DU SERVICE DE LA POLICE DE LA CUM RELATIFS AUX BRIGADIERS SCOLAIRES

Date	Budget autorisé	Dépenses	Nombre d'élèves-piétons (b)	Budget annuel par 100 élèves-piétons	Dépenses annuelles par 100 élèves-piétons	Indexation du budget par 100 élèves-piétons	Indexation des dépenses par 100 élèves-piétons	Indexation par rapport à l'IPC
Septembre 1981	3 075 500$	3 036 593$	92 772	3 315$	3 273$	1.000	1.000	1.000
Septembre 1982	3 511 500$	3 137 495$	90 613	3 875$	3 463$	1.169	1.058	1.113
Septembre 1983	3 406 000$	2 983 099$	89 530	3 804$	3 332$	1.148	1.018	1.163
Septembre 1984	3 422 000$	3 195 043$	88 710	3 858$	3 602$	1.164	1.101	1.201
Septembre 1985	3 271 000$	n.d.	89 028	3 674$	n.d.	1.108	n.d.	1.243 (a)

(a) prévision avec un taux annuel d'inflation de 3.5%.
(b) estimation incluant les élèves-piétons du réseau privé.

ANNEXE B

Tableau 13

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
EFFECTIFS DES BRIGADIERS SCOLAIRES DU SERVICE DE LA POLICE DE LA CUM

Date	Effectifs autorités	Effectifs réels	Nombre d'élèves-piétons	Nombre moyen d'élèves-piétons par brigadier (a)
Septembre 1981	602	594	92 772	156
Septembre 1982	578	579	90 613	156
Septembre 1983	563	547	89 530	164
Septembre 1984	547	530	88 710	167
Septembre 1985	531	529	89 028	168

(a) Ce nombre moyen n'est qu'un indice de la charge de travail moyenne d'un brigadier. Certains élèves-piétons ont aucun brigadier scolaire sur leur itinéraire tandis que d'autres ont plusieurs brigadiers scolaires pour les assister.

ANNEXE B

Tableau 14

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
LISTE DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES ELEVES-PIETONS ET SURVENUS A PROXIMITE D'INTERSECTIONS DOTEES DE BRIGADIERS SCOLAIRES (a)

Intersection	Municipalité	Date, journée et heure de l'accident
1- Notre-Dame et St-Philippe	Montréal	18-02-82 (jeudi) 11:50
2- Wellington et Dublin	Montréal	27-04-82 (mardi) 12:30
3- Carlton et Victoria	Montréal	26-11-82 (vendredi) 14:55
4- Mont-Royal et St-Urbain	Montréal	20-05-82 (jeudi) 12:40
5- Bernard et St-Urbain	Montréal	20-04-82 (mardi) 13:05
6- Gilford et Delorimier	Montréal	20-12-83 (mardi) 11:20
7- Bellechasse et Cartier	Montréal	16-11-81 (lundi) 12:45
8- Dufresne et Maisonneuve	Montréal	06-01-81 (mardi) 8:05
9- Rachel et Clark (b)	Montréal	23-02-81 (mardi) 16:50
10- Gordon et Bannantyne (b)	Verdun	06-06-83 (lundi) 12:45

(a) Selon la liste transmise le 20 septembre 1984 par le service de Police de la CUM.

(b) Traverses subséquemment abolies.

ANNEXE C

CONSEIL SCOLAIRE DE L'ILE DE MONTREAL
DELIMITATIONS DES SECTEURS DE LA VILLE
DE MONTREAL INSCRITS DANS LE TABLEAU II DE L'ANNEXE B

SECTEUR A

Territoire borné par

Nord: Sherbrooke
Est: Chemin de fer CN (Vimont/Ville-Marie/Viau)
Sud: le fleuve
Ouest: Chemin de fer CP (Moreau)

SECTEUR B

Territoire borné par

Nord: Chemin de fer CP (Bernard/Van Horne)
Est: Saint-Hubert
Sud: Sherbrooke
Ouest: Parc avenue

SECTEUR C

Territoire borné par

Nord: Chemin de fer CN (limites sud de Montréal Nord)
Est: Carrière Francon
Sud: Jarry
Ouest: Carrière Miron

SECTEUR D

Territoire borné par:

Nord: Boulevard Métropolitain
Est: Saint-Laurent
Sud: Jean-Talon
Ouest: De Lorimier

SECTEUR E

Territoire borné par

Nord: Sherbrooke
Est: Chemin de fer CP (L'Espérance/Wurtele/Florian)
Sud: le fleuve
Ouest: Papineau

SECTEUR F

Territoire borné par

Nord: Chemin de fer CP (au sud de Jean-Talon)
Est: Darlington
Sud: Edouard-Montpetit
Ouest: Décarie

SECTEUR G

Territoire borné par

Nord: Chemin de fer CP (St-Grégoire)
Est: Frontenac/Iberville
Sud: Sherbrooke
Ouest: St-Hubert

SECTEUR H

Territoire borné par

Nord: Jean-Talon
Est: Iberville
Sud: Chemin de fer CP (St-Grégoire/Des Carrières)
Ouest: St-Hubert

SECTEUR I

Territoire borné par

Nord: Bélanger
Est: Lacordaire
Sud: Rosemont
Ouest: Pie IX

SECTEUR J

Territoire borné par

Nord: St-Patrick/Newman/Hertel
Est: Boul. de la Vérendrye (Roberval)
Sud: Aqueduc
Ouest: Parc Angrignon

ANNEXE D
5007

Police

PROCÉDURE

SYSTÈME: GESTION DU DISTRICT (E)

PHASE: 5 - PROCEDURES SPECIFIQUES

SUJET: CRITERES POUR L'ETABLISSEMENT DES TRAVERSES D'ECOLIERS.

EN VIGUEUR LE	a m j
	82 07 28

AUTORISATION	DATE a m j
Roland Bourg[illegible] Directeur	82 08 04

I - BUT

La présente procédure a pour but d'énoncer les critères permettant d'établir, de maintenir ou d'abolir les postes de préposés aux traverses d'école.

II - CRITERES D'EVALUATION DES POSTES DE PREPOSES AUX TRAVERSES D'ECOLE

A. Intersection avec faux de circulation (régulier)

1. Mouvement de virage qui obstrue le passage des écoliers au point que ceux-ci ne disposent pas du temps minimum requis pour traverser la rue durant le feu vert.

   Une étude au chronomètre permet d'établir la partie du temps employé par les véhicules; en général, le nombre de virages doit être supérieur à 200 par heure.

2. Fréquences des accidents de circulation supérieures à la moyenne aux intersections avec feux soit plus de 12 par an.

   Une attention spéciale est donnée aux endroits où il survient régulièrement des accidents impliquant des piétons. La statistique pour les cinq (5) dernières années est utilisée à cette fin et l'on tient compte de l'âge des piétons accidentés.

3. D'autres facteurs, tels que la vitesse des véhicules, la congestion, la largeur des rues à traverser, le volume de camions.

4. L'âge et le nombre d'écoliers: considérer normalement les élèves de l'élémentaire uniquement 6-12 ans inclus.

   Le nombre minimum serait de 20 à 25 élèves.

B. Intersection avec arrêts sur les quatre (4) approches

1. Le volume véhiculaire sur le passage des écoliers (total des deux directions) dépasse 500 par heure. Une étude au chronomètre permet d'établir si les écoliers ont le temps minimum requis pour traverser la rue sans attendre plus de 60 secondes, soit le temps qu'ils attendraient s'il y avait des feux de circulation.

2. Fréquence des accidents indiquant une condition de danger plus de six (6) accidents par an.

3. Autres facteurs - tels que pour les feux de circulation.

C. Intersection sans contrôle de circulation (arrêts sur la rue secondaire seulement)

1. Le volume véhiculaire sur le passage des écoliers est assez élevé que les écoliers ne disposent pas d'un intervalle sécuritaire pour traverser la rue au moins une fois par minute.

   L'intervalle sécuritaire est établi en fonction de la largeur de la rue, de la vitesse de marche des écoliers, soit 3½ pieds à la seconde et d'un temps de réaction de 3 secondes.

   Le chronomètre est utilisé pour déterminer la durée des intervalles entre le passage des véhicules et calculer le pourcentage de retard infligé aux écoliers. Un retard de 60% motive généralement la présence d'un préposé.

2. Les écoliers doivent être obligés de traverser à cet endroit. Il leur est impossible de traverser à une intersection avec feux de circulation ou arrêts.

3. L'intersection est irrégulière et présente un danger évident.

4. L'emploi des préposés aux passages d'écoliers est recommandé seulement si les normes d'instalaltion de feux de circulation ou d'arrêts obligatoires ne sont pas atteints.

Remarque générale:

Les préposés aux passages des écoliers sont donc placés seulement aux endroits où il faut arrêter la circulation pour permettre le passage des écoliers et aux endroits qui présentent un danger évident pour ceux-ci.

III. RESPONSABILITÉ D'APPLICATION

Le directeur de district est responsable de l'application de la présente procédure spécifique.